

オーシャン・フレイト・ フォワーダーと若干の問題*

椿 弘 次

目 次

1. はじめに
2. フォワーダーの業務と類似の業者
3. 若干の問題
 - 3-1 フォワーダーと仲立手数料
 - 3-2 荷送人の運送品に関する通告とフォワーダーの注意義務
 - 3-3 運送賃の支払とフォワーダー
 - 3-4 フォワーダーの地位
4. 結 語

1. は じ め に

日本の買主が米国の内陸にある売主に C. I. F. Tokyo 条件で商品の買付を申込んだところ、F. O. B. Oakland 条件にしてほしい旨の反対申込がなされたと仮定してみよう。

米国の売主は、オークランドまでの陸上運送について自己の責任で手配しな

* 拙稿の作成にあたっては、シェル石油(株)ならびにシェル興産(株)の財政的援助を得たことを特に記して深謝の意を表する。また、快適な研究環境を提供して下さり貴重な資料の閲覧の許可ならびに種々助言を頂いたことに対し、Stanford University School of Law 副学部長 Joseph E. Leininger 先生、同 Law Library 参考係 Miss. Iris J. Wildman ならびに Miss. Joan Howland に対しても深く謝意を表する。

なければならない。そして、米国の改正貿易定義 (Revised American Foreign Trade Definitions 1941) にいうところの F. O. B. Vessel であれば、買主は本船を指定し、売主の助力を得て自己の費用で輸出にともなう諸手続をしなければならない。⁽¹⁾ 日本の買主がオークランドに自己の営業所または代理店を持たない場合、特約によりこれを買主に代行してもらうか、売主自身の義務に追加してこれを売主の計算で行うべきこととするかのいずれかにせねばならない。

いずれの場合にも、輸出港において陸上運送から海上運送、国内運送から貿易運送へ切換えるための手続を自ら行うことができれば、それを営業とする者に代行してもらわなければならない。その者が、複合運送業者 (Combined Transport Operator, CTO) として、梱包・出荷から最終の仕向地までの運送および輸出入等の諸手続を一貫して引受けてくれることが望ましい。しかし、国際一貫運送の展開に適しい体制が、殊に法制面において、整っていない現状⁽²⁾では、異なる運送方法の調整を行い必要な手続を代行することを専門とするいわゆるフレイト・フォワード (Freight Forwarder) のサービスを利用せざるを得ない。

米国では、陸、海、空の各運送に対応するそれぞれの連邦行政機関⁽³⁾が準司法機能を併せ持ちつつ運送業の分野調整を行っているが、それらの機関の間で調整が充分行われていないため、運送の調整 (Coordination) を主たる目的とするフレイト・フォワードは複合運送の進展とともに一層注目されている。⁽⁴⁾ 米国のフレイト・フォワードのうち、本稿では、貿易売買に密接な関係をもつオーシャン・フレイト・フォワード (Ocean Freight Forwarder, 以下単にフォワードないし FMC フォワードという) について、その業務を概観し、いくつかの法律上の問題点を取上げて論じてみたいと思う。

注(1) Revised American Foreign Trade Definitions II-E, F. O. B. Vessel (Named Port of Shipment) 売主の義務第1項, 4項および買主の義務第1項, 6項。

(2) この点については、Study Group on Legal Aspect of Intermodal Transportation of Maritime Transportation Board; National Research Council, *Legal*

Impediments to International Intermodal Transportation—Selected Problems, Options, and Recommended Solutions, (National Academy of Sciences), 1971 に詳細な説明があり、谷川久他著「改訂コンテナ B/L」1974, pp. 151—163 にもこの点がよく説明されている。

- (3) 陸上運送については、1887 年州際交通法 (The Interstate Commerce Act of 1887, 49 U.S.C. § 1 et seq.) にもとづき ICC (Interstate Commerce Commission, 州際交通委員会) が設けられており、海上運送の行政機関は FMC (Federal Maritime Commission, 連邦海事委員会, 前身は U. S. Maritime Commission, Federal Maritime Board である) であり、後述の1916年海上運送法に基づき活動している。航空運送のそれは、1958年連邦航空法 (The Federal Aviation Act of 1958, 49 U. S. C. § 1301 et seq.) にもとづく CAB (Civil Aeronautics Board, 民間航空局) である。
- (4) 例えば、Comment: *Intermodal Transportation and the Freight Forwarder*, 76 Yale L. J. 1360 (1967), Gorton, Lars, *Freight Forwarders and Intermodal Carriage in American Administration*, 7 Eur. Trans. Law 208 (1972), Ullman, Gerald H., *The Role of the American Ocean Freight Forwarder in Intermodal Containerised Transportation*, 2 J. Mar. L. Com. 625 (1971) をみよ。

2. フォワーダーの業務と類似の業者

米国の1916年海上運送法 (The Shipping Act of 1916, 以下 1916 年法という) 第 1 条⁽¹⁾は、フォワーダーの業務について次のように定めている。

「フォワーディングを業とするとは、ある者が他人のために合衆国、その属領 (Territories) もしくは保有領土 (Possessions) と外国との間の通商、または合衆国とその属領もしくは保有領土との間の通商において、外航公衆運送人 (Oceangoing Common Carrier) による運送品の発送 (Dispatching) およびそれらの運送品に関する手続事項を取扱うことをいう。」⁽²⁾

前記条文に掲げられた他人のために運送品の発送およびそれにとりなす手続事項の取扱を主たる業務とすれば、フォワーダーは附随業務と称される業務を行い、広範な業務を輸出入業者のために提供している。ニューヨークの The

Customs Brokers and Forwarders Association of America, Inc. は、フォワーダーの業務として次のような項目を挙げている。⁽³⁾

1. 輸出許可証および輸出申告書の作成，輸出戻し税適用申請等輸出にともなう対政府手続の代行
2. 国内運送について，運送経路の選択についての助言および運送品の移動の追跡
3. 港湾における運送・保管の手配
4. 海上運送について，運送貨の見積り，船腹の手配，船積指図書(Shipping Order)・埠頭受書(Dock Receipts)・船荷証券(Bills of Lading, B/L)の作成および署名のためにする海上運送人への提出，ヤード・ポンドからメートル法への書換え作業，包装明細書(Packing Lists)のチェック等
5. 各国の関税法の規定にてらし必要な書類(例えば，領事送り状(Consular Invoice)，原産地証明書(Certificate of Origin))および輸入国の医薬・食品衛生法上必要とされる書類の作成，輸入許可証の取得に対する助力
6. 保険の手配として，保険料の見積，適切な担保条件の確保のための助言，予定保険契約の交渉，陸上保険ならびに海上保険の手配
7. 船積書類に関し，荷送人作成の送り状の書換え，⁽⁴⁾為替手形・船積書類の取揃えおよび荷為替にともなう銀行取引の代行
8. 海上運送にともなう書類の荷送人・荷受人への発送(例えば，船積案内の通知，B/Lの写しの荷送人への発送)
9. 運送品に滅失・損傷が生じた場合，運送人・保険者等の関係者へのクレームの提起および賠償金の取立，包装の手直し，検査・検量の手配
10. 運送賃，倉敷料，滞船料等の諸費用のたて替え払い。

以上のうち，6. 以下はいわゆる附随業務と称されているものである。⁽⁵⁾

これらの業務を行なうためには，FMC からフォワーダーの免許を得ることおよび通関業(Custom House Broker)の資格を併せ持つことが必要である。⁽⁶⁾

この業務の履行に対し、荷送人から手数料が支払われ、海上運送人から仲立手数料 (Brokerage) が支払われる。この2つがフォワーダーの収入源である。

フォワーダーは、米国の輸出入業者、殊に内陸に所在する者にとっては不可欠の存在であり、⁽⁷⁾ある判例⁽⁸⁾ではほとんどすべての輸出業者が利用している中間業者であるといわれ、また国際交通における欠くことのできない輪環(Link)として利用されているともいわれる。一部の大手輸出業者を除くほとんどの輸出者にとりフォワーダーは輸出部 (Export Department) としての機能を実質的に果しているものであり、⁽⁹⁾ いわば、幾人かの供給業者のために輸出を担当する業者である Combination Export Manager に対応する Combination Traffic Manager ともいうべき性格をフォワーダーにみることもできよう。⁽¹⁰⁾

フォワーダーは、一般に、港湾都市に営業の本拠を置き、ミネアポリス、ワシントン (D. C.) のような要衝にも営業所を設け、海運会社、領事館、保険会社、外国為替銀行等と常に接触を保ち、自己の業務に関する法律上ならびに商業上の最新にしてかつ充分な情報の入手に努めている。その情報から第一級のフォワーダーとしてのノウ・ハウが考案され、それこそが鉄道会社の外国貨物部、トラック運送会社の国際運送サービスに優位する地位をフォワーダーに確保せしめている。⁽¹¹⁾

次に、フォワーダーはその立地により、

- A. "Port" Forwarding Agent
- B. Interior Forwarding Agent

積地か仕向地かにより、

- C. Dispatching Forwarder
- D. Receiving Forwarder

また、契約関係により、

- E. The Main Forwarder
- F. His Sub-Agent

さらに、荷送人に対する運送責任により、

G. Independent Ocean Freight Forwarder

H. Ocean Freight Forwarder as Common Carrier

に分類される。⁴⁴ E. は、米国内または外国において F. を選任することにより、例えば外国からの F. O. B. 輸入貨物や外国の買主が F. O. B. Point of Origin 条件⁴⁵で米国から買入れる商品について、顧客の需要に応えることが容易になる。しかも、F. は必ずしもフォワーダーの免許をもたなくともよい。⁴⁶

G. は、対価を得てフォワーディングに従事する者をいい、荷送人もしくは荷受人ではなく、外国向の運送品の売主もしくは買主となることを得ず、運送品に受益利益 (Beneficial Interest) を持つ者との間に支配・被支配の関係を持ってはならない。⁴⁷さらに、G. は自己の責任で運送品を受取らず、荷送人の代理人として貿易運送・通関等の手続を代行する手数料商人であり、委任事務遂行において尽すべき相当の注意を欠いた場合にのみ過失責任を問われる。⁴⁸

これに対し、H. は貿易運送・通関手続の他に運送品を自己の費用と危険において保管し、運送品の受取に対し埠頭受書または B/L を発行し、自己の名において海上運送人と運送契約を結ぶ者である。したがって、元の荷送人に対してはいわゆるフォワーダーではなく、公衆運送人 (Common Carrier) であるが、海上運送人に対しては荷送人となることもあれば、自らの通し船荷証券 (Through B/L) を発行する場合は元請運送人となる。しかし、H. は船舶を所有していないので、一般に、NVO もしくは NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier by Water) とも呼ばれている。⁴⁹本稿では、G. を狭義のフォワーダー、H. を広義のフォワーダーという。

フォワーダー類似の業者には、次のようなものがある。

1. 通関業務を代行する通関業 (Custom House Broker)
2. 港湾運送・保管を行なう埠頭業者 (Terminal Operator, Wharfinger)
3. 内陸運送につき、内航水運、鉄道、自動車およびパイプラインを利用し

て主として小口の運送品の運送を引受るフレイト・フォワードナー、その法律上の地位は荷送人に対しコモン・キャリアーである。

4. 航空運送品の混載を主たる営業とする航空貨物取扱業者 (Air Freight Forwarder)
5. 内陸運送品につき、荷捌き・梱包・発送を一つのターミナルの領域内に限って行うフレイト・ターミナル (Freight Terminal)

1. は財務省, 2. は FMC, 3. は ICC, 4. は CAB, 5. は各州当局の管轄下であり、各別の法律およびそれぞれの機関が定める規則により免許を得て登録されている。¹⁰⁸

FMC フォワードナーと異なり、ICC の管轄下にあるフォワードナー (ICC フォワードナーもしくは Part IV フォワードナーという) は、コモン・キャリアーの地位にあり荷送人に対しコモン・ロー上の運送責任を負う。¹⁰⁹ したがって、荷送人に対し B/L を発行する。しかし、実際に運送を行う鉄道等に対しては荷送人の地位に立つから、いわゆる元請運送人である。州際交通法第 4 章 402 条(a) 項 5 号 (The Interstate Commerce Act of 1887, Part IV § 402(a)(5))¹¹⁰ の定めるところによれば、運送品の集荷 (Assembly)・混載 (Consolidation)・仕訳け (Break-Bulk)・配送 (Distribution) を行うことが ICC フォワードナーの必須の要件となっている。以上のような意味あいにおいて、ICC フォワードナーと広義のフォワードナーすなわち NVO は同様の地位にあるといえる。しかし、ICC フォワードナーの収入源は小口運送品の運送賃率と大口の運送品 (例えば、一車積、コンテナ積) の運送賃率の差額に求められている点で、NVO と異なる。ICC フォワードナーは、荷送人には割高の小口運送品の運送賃を課し、鉄道等には混載により一車積として運送品を提供し割安の運送賃を支払っている。コンテナリゼーションにおいて、海上運送賃率に陸上運送と同様の賃率構造が導入されておれば、NVO は独自に運送賃率を FMC に届出ることなくして、ICC フォワードナーと同様の方法で収入を確保できたであろう。

狭義のフォワーダーと ICC フォワーダーの違いを認識しておくことがとりわけ重要である。

注(1) 46 U. S. C. § 801 As Amended.

(2) 46 C. F. R. § 510, 2 (b) (1977) をもみよ。

(3) The Customs Brokers and Forwarders Association of America, Inc., *Summary of Services Performed by Foreign Freight Forwarders and Customs Brokers*, in Stanley, Alexander O., *Hand-Book of International Marketing*, 1963, pp. 240—242.

(4) 荷送人がフォワーダーに送ってくる送り状には内陸運送完了までの諸費用の他は見積費用が記入されているので、フォワーダーがその後確定した費用を計算して追加・修正する場合をさす。

(5) 46 C. F. R. § 510. 2 (c) (1977), U. S. v. American Union Transport, 327 U. S. 437, 443 (1946), Freight Forwarder Investigation, etc., 6 F. M. B. 327, 334 (1961), Ullman, Gerald H., *Ocean Freight Forwarder in the United States*, 7 J. Mar. L. Com. 708 (1976) にもフォワーダーの業務についての詳細な説明がある。

本稿では、フォワーダーの主たる業務が輸出品の運送取扱とその手続にあるので、荷送人で荷受人を必要に応じ代表させることにし輸出の場合に焦点をあわせて叙述する。

(6) The Tariff Act of 1930 § 341, 19 U. S. C. § 1641 as amended, 19 C. F. R. § 111 (1977).

(7) Freight Forwarder Investigation, etc., *supra*, p. 334. Murr, Alfred, *Export/Import Traffic Management and Forwarding* 5th ed., 1977, p. 18.

(8) U. S. v. American Union Transport, *supra*, p. 442.

(9) New York Foreign Frgt. F. B. Ass'n v. FMC, 337 F. 2d 289, 292 (2nd Cir, 1964), 1965 A. M. C. 605, 611.

(10) Murr, *supra*, p. 19.

(11) Murr, *supra*, p. 18, The Univ. of Denver Trans. L. Institute, *Tariffs, Rates and Practices, Motor Carrier of Property, Part II 1971*, p. 145. 前章注(2)の文献によれば、運送品の国際移動にともなう必要とされる書類は極めて多量であり、一隻の船舶が米国の港湾に出入りするにあたり14種の書式を必要とし、ある種の運送品の場合は輸出に43通、輸入に80通の書式が必要で、その費用は運送賃の10%を下らないと見積られている (Study Group: National Research Council, *supra*, p. 91 fn. 91)。したがって、これらに精通し一度に多量に扱うのでなければ

- この面でも独自に輸出入部ないし運輸保険部を維持することは採算が合わなくなる。
- (12) フォワーダーを, international forwarding agent, foreign freight forwarder, forwarding agent と呼んでいるが, その者がフォワーダーであるか否かは全体としての業務の性質によるのであって, agent と称していても本人として責を負う場合もある。
- (13) 例えば, Revised American Foreign Trade Definitions II—A, F. O. B. (named inland carrier at named inland point of departure), II—C, F. O. B. (named inland carrier at named inland point of departure) FREIGHT PREPAID TO (named point of exportation).
- (14) 46 C. F. R. § 510, 4 (b) (1977). ただし, 46 C. F. R. § 510. 23 (a) (1977) 参照。
- (15) 1916 年法第 1 条, 46 U. S. C. § 801 as amended, 46 C. F. R. § 510. 2 (a) (1977).
- (16) Princess Pat Ltd. v. Judson Sheldon Div., 223 F. 2D 916 (7th Cir., 1955), J. C. Penny Co. v. American Exp. Co., 102 F. Supp. 742 (S. D. N. Y., 1952), 1952 A. M. C. 901, aff'd., 201 F. 2D 846 (2nd Cir., 1953), 1953 A. M. C. 304. ただし 46 C. F. R. § 510, 23 (i) (1977) 参照。
- (17) Common Carrier by Water—Status of Express Companies, Truck Lines and Other Non-Vessel Carrier, 6 F. M. B. 245 (1961), FMC, *Preliminary Staff Report on Non-Vessel Operating Common Carriers by Water*, 1970, 46 C. F. R. § 510, 21 (d) (1977).
- (18) 前章注(3)および本章注(6)をみよ。
- (19) The Interstate Commerce Act of 1887 Part IV § 413, Part I § 20 (11), 49 U. S. C. §§ 1013, 20 (11) as amended. American Transp. Co. v. Insurance Co. of North America, 300 Mich. 230, 1 N. W. 20 521, 141 A. L. R. 913 (1942), U. S. v. Chicago Heights Trucking Co., 310 U. S. 344 (1940).
- (20) 49 U. S. C. § 1002 (a) (5).

3. 若干の問題

フォワーダーをめぐる, 法律上, いくつかの問題が提起されている。一つは, フォワーダーは荷送人の代理人なのかそれとも請負業者なのかという地位の問題である。二つには, 海上運送人から仲立手数料の名目で支払われる金銭は, 荷送人に対する間接的リベートとならないかという点である。間接的リベート

でないとするためには、いかなる要件が具備されなければならないか。第三に、海上運送人との間でなす荷送人のための運送契約の手配・交渉にあたり、運送品の記載等についてどの程度の注意を尽すべきかの問題であり、第四に、荷送人によりフォワーダーに運送賃相当額が前払されたが、運送契約に従った運送賃の支払をフォワーダーがしなかった場合、フォワーダー・荷送人のいずれに海上運送人は重ねて運送賃の支払を請求できるかという問題である。

第二点以下を先に取上げることにより、第一点は自ずと明らかにされると思われるので、以上の順序で論じることとする。

3—1 フォワーダーと仲立手数料

FMC フォワーダーは、海上運送人から仲立手数料の支払を受けることができる。海上運送人がそれを支払うことができるのは、厳密には、海上運送人のために運送品の確保の他に、本来、海上運送人がなすべきことをフォワーダーが代ってなしたときである。⁽¹⁾このような場合において、1916年法第44 b条は、海上運送人は自己に提供された価値を限度として、フォワーダーに対し報酬を支払うことができる (may compensate) と定めている。⁽²⁾したがって、仲立手数料の支払の可否の判断は海上運送人にあり、1916年法はその支払を強制していない。仲立手数料の支払に関する海運同盟のルールは、FMC に届出て承認を受けなければならないが、仲立手数料の性質である任意性を損うものは認められない。例えば、仲立手数料の支払をまったく禁じたり、あるいは運送賃の一定割合に限定してしまう海運同盟のルールは、米国の通商の発展という公益に反するとの理由で認められていない。⁽³⁾

このように支払の任意性の維持という要請に加え、仲立手数料が間接的に荷送人に対するリベートとなることを防止せねばならないという1916年法の制約がある。すなわち、1916年法は、海上運送人に対する価値あるフォワーダーのサービスの提供とフォワーダーの荷送人等からの独立という二つの規準を設け、仲立手数料の本来の性格を維持せんとしている。具体的には、1916年法第 44 b

条(e)項⁽⁴⁾は、フォワーダーが仲立手数料を受取ることができるのは、他人の運送品に関し、

1. 本船のために運送品の確保 (solicitation and securing) すなわち船腹の予約 (booking of space) をすること (締約業務)
2. 運送品のための船腹の手配をすること (arranging for space) (媒介業務)

のいずれかをなし、かつ、次の業務のうち少くとも2つをなしたときにかぎられると定めている。

- A. 本船々側までの運送品の移動の手配・調整
- B. B/L の作成
- C. 埠頭受書または荷渡指図書 (Delivery Order) の作成
- D. 領事関係書類または輸出申告書の作成
- E. 海上運送賃の支払

ただ、1ないし2の業務のいずれかを他のフォワーダーないし海運仲立人がなし、海上運送人が仲立手数料を既に支払ったか支払う義務を負担している場合、フォワーダーがA.ないしE.の業務をなしたとしても、海上運送人にはあらためて仲立手数料を支払う義務はない。⁽⁵⁾ これにより、前記の業務のいずれをも行わないにもかかわらず、荷送人をして海上運送人に対し自己のフォワーダーは誰々であるといわしめ、海上運送人から仲立手数料を受取るかつての慣行 (それは、ダミー・フォワーダーの例にみることができる。ダミーは荷送人の子会社であったり、荷送人の親族が経営する会社であることが多い。)⁽⁶⁾ を封じることができる。この意味で、前記1.ないし2.の業務は、フォワーダーが海上運送人から仲立手数料をその本来の名目において確保するための前提条件であり、A.ないしE.のうち2つの業務をなすことは附随条件であるといえる。フォワーダーの海上運送人の側からみた機能を海運仲立人としてみることににより、荷送人に対する間接的リベートの性格を仲立手数料か

ら除くことができる。

次に、海上運送人から支払われる仲立手数料が、結果的に、荷送人と同一の経営体に帰すことになれば、間接的に運送賃の割戻しをすることと等しく、荷送人に差別的待遇を与えることにつながり、1916年法第16, 17条^[7]の立法目的に反する。ここに、フォワーダーの荷送人等からの独立の要請の存在理由がある。それゆえ、フォワーダーが運送契約の相手方として運送賃支払義務を負う荷送人等との間に経営上の支配・被支配の関係をもつこと、または運送品にフォワーダー自ら荷送人と同等の権利を持つことは禁じられている。

フォワーダーが荷送人等から独立しているか否かは、資本的系列^[8]のみで判断されるものでなく、人的交流が荷送人との間にみられる場合、独立性なしと判断される。例えば、1961年の1916年法の追加修正に際し、輸出業者がフォワーダーの持株を第三者に譲渡したが、フォワーダーがその輸出業者の従業員をそのまま自己の従業員として雇用しつづけたため、FMCはその免許を取消している。^[9] また、輸出業者の出資者であり従業員である者が、自社の関係しない運送品のみを取扱うとの条件でフォワーダーの免許を申請するとしても認められない。^[10]

フォワーダーと荷送人との間に第三者が介在し、資本系列もしくは人的つながりを間接的なものにしておれば、フォワーダーの独立性は認められる。Morman G. Jensen v. FMC 事件^[11]では、フォワーダーと特定の荷送人のためのサービス会社とが資本関係を有し、相互に役員を交換していた。FMCは、海上運送人からフォワーダーに支払われる仲立手数料がフォワーダーと同系列のサービス会社が荷送人から徴する料金を割安にする可能性を生むので、海上運送賃の間接的リベートになると判断した。しかし、連邦控訴裁判所はこれを破棄した。この事件のような事情において、サービス会社が運送品に受益利益を取得している場合、間接的リベートの直接の可能性ありとして、フォワーダーは1916年法の違反に問われるであろう。

ただし、ここにいう受益利益は担保利益 (security interest) と対立する意味でのみ用いられているのではないことを注意しておく必要がある。Bolton & Mitchell, Inc. は、信用状 (Letter of Credit) による決済を好まない中南米との取引において、代金回収に不安を抱く米国の売主のために売買代金を前払し、運送取扱手数料 (forwarding fees) とは別に手数料 (利息) を荷送人から徴収していた。これに対し、FMC は、輸出金融により運送品に受益利益を得たこと、売主として行動したことに等しいとの理由で、同社に業務改善命令を出した。⁴⁴⁾ この例から明らかなように、フォワーダーの独立性の判断基準として FMC が用いる受益利益の概念には、代金の支払を受けない売主がもつ運送品処分権が含まれる。⁴⁵⁾

広義のフォワーダーすなわち NVO について、以上に述べた海運仲立人としての業務の提供、荷送人等からの独立およびいわゆる受益利益の有無の3つの判断基準に照らして、仲立手数料が海上運送賃の間接的リベートに転じないとの条件が整えば、狭義のフォワーダーと同様、海上運送人から仲立手数料を取得できる。⁴⁶⁾ そのような条件は、NVO が通し船荷証券を発行せず、海上運送につきコモン・キャリアーとしての責任を負担しないことであり、海上運送人に対しては荷送人となっても、運送品にいわゆる受益利益を持たないことである。

3—2 荷送人の運送品に関する通告とフォワーダーの注意義務

海上運送人は、荷送人から通告のあった運送品の重量、個数等を B/L に記載する。海上物品運送法 (U. S. Carriage of Goods by Sea Act of 1936 § 3 (5), 46 USC § 1303(5), 国際海上物品運送法第 8 条 2 項, 1924 年 Hague Rules Art. 3 (5)) によれば、荷送人は海上運送人に対しその通告が正確であることを担保したものとみなされる。海上運送人と荷送人の間に立って、運送契約の交渉をし、条件を取決める場合、前述の荷送人の通告について、フォワーダーはどのような注意を尽すべきかが次の問題である。

運送品の性質、重量、個数等の記載について、適切な表示をすべき責任は荷

送人にある。しかしながら、荷送人の指示通り海上運送人に通告したことをもって、必ずしもフォワーダーとして尽すべき注意義務を果たしたことにはならない。⁴⁴ 運送品の性質を独自に調べる必要はなくとも、運送品の危険性を知らされまたは当然知るべき事情にあった場合、B/L (draft B/L 一海上運送人へ署名を得るために提出する B/L) を作成するにあたり、フォワーダーはその旨明示しなければならない。⁴⁵ ただ、荷送人がコンテナ詰した運送品の記載については、荷送人の指示通り海上運送人に伝達することをもって足りる。⁴⁶

荷送人の作成にかかる書類において、記載に誤りを見出したり、正確性に疑念を抱いた場合、フォワーダーは荷送人にこれを質さねばならない。正当な裏付のある疑念が荷送人に認められないときは、業務の遂行を拒否することができる。⁴⁷

また、フォワーダーは、運送賃率の適用にあたり、運送品の分類に関する専門家とみなされ、関税法規に照らし、時として、運送品の荷印・記載について荷送人に助言する立場にある。それゆえに、B/L に記載した事項のうち、運送賃の適用に関して重要な事項（殊に運送品の種類・性質）につき、その正確性を荷送人とともに黙示的に担保したものとみなされる。⁴⁸ もしこれに反し、荷送人に疑念を質さず、割安の運送賃の適用を受けたときは過失の責を問われ、5,000ドル以下の罰金に処せられる。⁴⁹

フォワーダーが海上運送人に対する、運送品の記載等の通告について負担する注意義務を運送賃率の適用の面に限定し、運送賃率の適用において最も重要な書類は B/L であるから、そこでの運送品の記載につき故意または過失による誤った記載がフォワーダー自身によりなされないかぎり、海上運送人はフォワーダーの過失責任を問えないと FMC の審判は解している。したがって、フォワーダーは、自己が保持する船積書類を相互に比較すべき義務は海上運送人に対して負担しない。⁵⁰

重量の表示につき、顕名代理のフォワーダーには、船荷証券法上、正確な重

量を記載した船積書類を海上運送人に提供すべき義務はないと *Atlantic Overseas Corp. v. Feder* 事件²⁴において判決されている。本件では、荷送人の作成した商業送り状(Commercial Invoice)にもとづき、B/L および原産地証明書がフォワーダーにより準備された。ところが、荷送人が作成し運送品に添付してきた埠頭受書の下書きの重量と前記書面のそれとの間に不一致がみられたので、海上運送人はフォワーダーにその旨通知し確認を求めた。その後、フォワーダーが荷送人の承認を得て通告された重量が、海上運送人により B/L に訂正記入された。また、本船の積荷目録にも同様の重量が記入された。他方、原産地証明書の重量表示は訂正されないまま仕向国にフォワーダーにより送られたうえ、確認後海上運送人に通告された重量自体が荷送人側の誤算によりえられたものであった。ために、海上運送人は仕向国税関により過少告知を理由に罰金を課せられ、それを支払った。前記判旨の理由は、ヘーグ・ルールス上も B/L 約款も通告が不正確であることから生じる責任を荷送人に課しているもので、顯名代理のフォワーダーに連帯責任を問うことはできないというものであった。しかしながら、フォワーダーは荷送人に対し充分な注意を関係船積書類の作成にあたり尽さなかったとの主張は成り立つであろう。すなわち、荷送人の指示通り原産地証明書を訂正しなかったことは、荷送人の側に重量の誤算があったとしても、一応、フォワーダーの過失と認められよう。比較が通常の方法であれば、自己が保持する船積書類について、フォワーダーは相互に比較し、その結果抱いた疑念や発見した誤記を直ちに荷送人に通知せねばならない。また、フォワーダーは、業務上得た情報を海上運送人および荷送人の双方に対し正確に伝達せねばならない。²⁵このような観点からすれば、運送貨率適用に関する情報の正確性につき海上運送人に対し負担する担保責任を通じて、荷送人が通告の正確性について負担している B/L 法上の担保責任をフォワーダーは間接的に負担していることになろう。²⁶

なお、広義のフォワーダーは荷送人と同様の責を負うので、荷送人として通

告の正確性の担保責任を負担する。

3—3 運送賃の支払とフォワーダー

いままで、フォワーダーが B/L を作成するかのように叙述してきたが、それは海上運送における B/L 発行の次のような実務を前提にしていたからである。すなわち、海上運送人が用意している一定の様式の B/L に、荷送人の側で、運送品の品名、個数、重量等の記載事項を記入し、海上運送人のところへそれを持ち込むと海上運送人はそれら記載事項を確認のうえ運送賃等を記入して署名の後、荷送人に交付する。

その際、運送賃前払の状況において、B/L の交付と運送賃の支払が同時交換的に行われるとはかぎらない。そして、フォワーダーが荷送人と海上運送人の間に介在するときは、荷送人から事前に運送賃相当額を受取っていると否とを問わず、フォワーダーにより海上運送人に運送賃が支払われることが多い。FMC の定めるところによれば、⁸⁸⁾土曜日を含む休日を除き、受取日から数えて 7 日以内または本船の船積港出港後 5 日以内のいずれか遅い方の期限内に、フォワーダーは本人から事前に支払われた金銭を海上運送人もしくはその代理人に支払わなければならない。

他方、海運同盟は、そのメンバーと荷送人との間の取引において運送賃前払の原則をたてるとともに、「運送賃前払済」の B/L (“freight prepaid” B/L) の交付後の一定期限内に運送賃が支払われればよいとする荷送人に対する信用供与の取決め (Shipper's Credit Agreement)⁸⁹⁾をしている。この取決めの下では、荷送人から運送賃相当額の支払を受けている場合でも、フォワーダーは B/L の入手と同時に運送賃を支払わなくともすみ、現実には運送賃を海上運送人に支払うまでの間、金融上の便益に浴することができる。⁹⁰⁾

また、前記の信用供与の取決めがある場合、運送賃の支払にかえて、運送賃額を額面とする短期の約束手形 (freight due bill) をフォワーダーが振出し、それと引換えに「運送賃前払済」の表示のある B/L がフォワーダーに交付さ

れることがある。⁸⁸⁾

ところが、荷送人から運送賃相当額の支払を受けたにもかかわらず、海上運送人から信用供与を享けている間に、フォワーダーが約束手形の支払を拒絶したり支払不能に陥った場合、海上運送人はあらためて荷送人に運送賃の支払を請求しうるか否かの問題が生じる。海上運送人にとりフォワーダーは荷送人の代理人であるから、原則的には海上運送人は運送賃の支払を荷送人に重ねて請求することができる。しかしながら、このような信用供与の事実について充分知らされていなかった⁸⁹⁾りあるいは知らなかったときは、荷送人は「運送賃前払済」という B/L 上の文言を運送賃二重払拒否の理由として挙げることができる。⁹⁰⁾ 立法政策は、荷送人のこの抗弁を認めるものでなく、運送賃は常に全額運送人に支払うことを要求しているとの判例が確立しているかのようである。

このように、この問題については代理の法理ならびに禁反言に立つ衡平の法理と立法政策をそれらに優先させる考え方が対立している。

代理ならびに衡平の法理により、荷送人に運送賃の二重払の責任なしとした最近の判例としては *Koninklijke Nedlloyd v. Uniroyal, Inc.* 事件⁹¹⁾がある。本件では、フォワーダーが運送賃の支払を含む運送契約の条件の取決めにあたりかなり自由に独自の判断を下し、そのことについて荷送人への報告義務を怠っていたことを前提として、次のような事情があれば荷送人は運送賃の二重払を免れうると判決された。第一に、B/L に荷送人は運送賃支払の絶対的義務を負う旨の約款があれども、信用供与の条件に従った運送賃の支払がなされていないことを早期に荷送人に通知せず、海上運送人はもっぱらフォワーダーに運送賃の支払を請求していたこと。第二に、信用供与の一般的取決めにおいて、運送賃の絶対的支払義務は荷送人にあることを定めていても、信用供与の取決め自体は運送賃支払時期についての約定とみるのが正当であり、運送賃についての約束手形がフォワーダーにより署名・交付されていること、運送人の計算書類に運送賃債務者としてフォワーダーが記されていること、さらに日頃接触

の少い荷送人の信用よりフォワーダーの支払能力を信頼して信用を供与したことなどの事実が認められるので、海上運送人はフォワーダーを運送賃債務者とみなしていたとの推定が成立すること。

第一の事情があれば、荷送人がフォワーダーに対し採りうる対抗措置が極めて限られてくるため、フォワーダーは荷送人の代理人であるから代理人に催告を与えれば本人にその効果が及ぶとみられるにもかかわらず、先にのべた前提となる事実をくつがえすためには海上運送人が本人たる荷送人に請求を直接通知すべきであると考え、この通知・催告がなされなかったまたは相当の期間経過後になされたことをもって本人とではなく代理人である筈のフォワーダー自身と取引することを海上運送人が選択したものと解される。そして、第二の事情により代理の法理の適用が排除されるものと解している。⁸⁴ この第二の事情の解釈につき異なる解釈をとる判例⁸⁵がある。フォワーダーが運送賃を額面とする約束手形を交付し「運送賃前払済」の B/L とともに仲立手数料を海上運送人から受取っている場合、フォワーダーを運送賃債務者とみなさずむしろ海上運送人とフォワーダーの緊密な関係を考慮に加えて、運送賃取立のための海上運送人の代理人とみなすほうが商取引の現実と合致し、荷送人に対しても衡平が保てるとする考え方である。効果において前の解釈と変らないが、後の解釈には無理がある。なぜならば、運送賃の支払がフォワーダーによりなされると否とにかかわらず所定の仲立手数料が海上運送人から支払われており、仲立手数料の一部は運送賃取立のための手数料（いわゆるデル・クレデル・コミッション（*del credere commission*）—売買代金支払保証手数料—の一種とみることができる。）を含むとすることはできないからである。

以上に対し、1916年法および1887年州際交通法（*The Interstate Commerce Act of 1887 as amended*）⁸⁶の立法政策に立脚し、荷送人に運送賃の二重払を求めた比較的近年の判例に *Bartlett-Collins Co. v. Surinam Navigation Co.* 事件⁸⁷がある。本件では、荷送人はフォワーダーに運送賃相当額を支払い、フ

フォワーダーは運送賃を額面とする約束手形を海上運送人の代理人に交付し「運送賃前払済」の B/L を入手した。フォワーダーは、その B/L とともに運送賃等の諸費用の明細書を荷送人に送ったが、海上運送人の代理人からの再三の請求にもかかわらず、約束手形の支払を拒絶しつづけその後破産手続に入った。約束手形の満期後約3ヵ月経過してはじめて、海上運送人の代理人は運送賃が支払われていないことを荷送人に通知して再度運送賃の支払を請求した。

運送賃相当額の約束手形と引換えに「運送賃前払済」の B/L を交付することを荷送人は知らなかったこと、そのような約束手形を振出す権限をフォワーダーに与えていないこと、「運送賃前払済」との表示が B/L にあることなどの荷送人の抗弁にもかかわらず、連邦控訴裁判所は、運送人は行政機関に届出て公表した運送賃率通り運送賃を収得する権利があると同時にそうする義務を法律によって課せられているとし、運送人の運送賃率表は法律と同等の効力を有することを理由に、荷送人は重ねて運送賃を支払わなければならないと判決した。1916年法は、運送賃率による荷送人に対する差別は同法に定める場合を除いて一般に禁じている。この差別禁止の立法政策は、いかに衡平の法理に背こうとも、運送契約上運送賃の支払義務を負う者から表定の運送賃を全額収得することによって達成されるといわれている。⁸⁸⁾

Bartlett-Collins Co. v. Surinam Navigation Co. 事件⁸⁹⁾において、Murrah 首席判事は立法政策上いかなる場合にも運送賃は全額運送人に必ず支払われなければならないとする判例法は疑いの余地を入れないほど確立していると述べている⁹⁰⁾が、過言の感があるように思われる。

例えば、Compania Anonima Venezolana de Navegacion v. A. J. Perez Export Co. 事件⁹¹⁾では、海上運送人に対しその代理人が一種の保証人として荷送人が支払うべき運送賃を支払った。その代理人は、そうして得た代位請求権を荷送人のフォワーダーには行使したが、船積後5ヵ月以上経過してはじめてフォワーダーが運送賃を払込んでいないことを知らせるとともに、荷送人に

重ねて運送賃の支払を請求した。荷送人は衡平の原理により運送賃を二重に支払う義務なし、と判決された。しかし、傍論において、代理人ではなく海上運送人自身が荷送人に運送賃の支払を請求していたならば、判決は逆になっていたであろうと表明されている。Murrah 判事の言うところが正しいとすれば、海上運送人とその代理人との間に区別を置くことができないであろう。³⁹⁹ 海上運送人の請求権に代位したのであるから海上運送人自身が荷送人に請求したのと同様の結果がその代理人に与えられてしかるべきであろう。しかし、判決がそうならなかったことは、衡平の法理が立法政策に排除されるものでないことを物語るものであり、衡平の法理ならびに代理の法理に逆らってまで運送賃率表の無差別的適用を確保する必要性は高くないことを裏付けているといえないであろうか。1916年法が運送賃率等の海運諸費用をめぐる差別をなくし海上運送人と荷送人の間に公平な取引の慣行の確立をねらいとしていたことを考慮すれば、立法政策を前面に出し前掲の諸判例における事情において荷送人に二重に運送賃の支払を求める判例法は多いに疑問がある。⁴⁰⁰ 海上運送人としては、フォワーダーの約束手形に代え、荷送人に直接運送賃を請求するなり、フォワーダーの振出す約束手形に荷送人の連署を求めるなりして、荷送人に対する運送賃請求権を確保できるので、荷送人の側に運送品の分類などについての故意または過失がなければ、立法政策を押し通さなくともよいと思う。

3—4 フォワーダーの地位

以上みてきたところから明らかなように、制定法および判例ともに、FMC フォワーダーを荷送人の委任による代理人とみているのに対し、実際人は請負業者 (independent contractor) とみなしているとのことである。⁴⁰¹

なぜ、請負業者とみなされるのであろうか。原則的には、海上運送人に対してはフォワーダーは荷送人の代理人であり、荷送人に対しては運送品の国内運送から貿易運送にともなう諸手続を代行する受任者である。例えば、海上運送人の埠頭までの運送品の港湾運送の手配にあたり、トラック運送会社の指名が

海上運送人とフォワーダーとの間の協議によりなされ、その運送の途中で運送品に損害が発生したときは、荷送人は自己のフォワーダーにトラック運送会社の選任上の過失につき責を問うことはできても、海上運送人の責任を追求することはできない。⁶⁴ 荷送人に対して代理人であれば、海上運送人にとってもフォワーダーは荷送人の代理人であり、荷送人に対して請負業者であるフォワーダーが、同時に海上運送人に対して荷送人の代理人になることはない。したがって、荷送人との関係では受任者であるとの意味で請負業者であると主張される⁶⁵が、代理について内部関係と外部関係に分けず問屋的地位を認めない英米法の代理の法理上、その主張は認められない。

現実には、海上運送人とフォワーダーの間に明確な関係が記録上ほとんどみられず、フォワーダーが自己の背後にいる本人たる荷送人の名称を明かさないことがしばしばあるため、狭義および広義の2つのタイプのフォワーダーについてその相違が明瞭に意識されていない。ここに、前述のような見方の相違が生れる原因があるように思われる。

代理の法理により、海上運送人とフォワーダーの関係において、代理人として行動すべきフォワーダーが本人名を明かさず、⁶⁶ 本人であるかの如く行動すれば、運送賃の支払、運送品の提供義務、船積書類の不備などについて、荷送人として負担すべき義務を海上運送人に対し負担することになる。さらに、他人のために行動していることが明らかである場合といえども、反対の慣習または合意がないかぎり、本人名を尋ねるべき義務は海上運送人にはなく（また、遠くの荷送人より近くフォワーダーにより高い信頼性をみとめて、海上運送人は、フォワーダーに本人名を尋ねることはほとんどない）、フォワーダーに対し荷送人と同様の責任を追求することができる。それゆえ、例えば、本人たる荷送人に運送品の提供の遅延・不足の責があるとの主張をなして、海上運送人に対する責任をフォワーダーは免れることができない。⁶⁷ すなわち、狭義のフォワーダーとして、そのような責任を免れんとすれば、取引関係の開始に際

し、荷送人の名称を積極的に海上運送人に明かさなければならない。

別の面から、フォワーダーの地位を複雑にしているのは、多くの場合、内陸の荷送人がフォワーダー宛に運送品を発送し、陸上の運送人が荷受人としてフォワーダーを表示した B/L を発行することである。そして、陸上の運送人に対し荷受に関する指図をフォワーダーが出し、運送賃着払(freight collect)の場合、その運送人の求めに応じ運送賃を支払うことがある。⁶⁴⁾

この場合、荷受の便宜上、フォワーダーが陸上運送の B/L 上荷受人として表示される旨の格別の合意が荷送人と陸上運送人との間でなされるか、荷受人を荷送人または荷送人の指図人としフォワーダーを着荷通知先としておくことにより、運送契約の相手方としての責任を免れうる。海上運送人には、本人たる荷送人の名称を明かせば、同様に運送契約上の責任を免れうる。そのような配慮を欠くと、広義のフォワーダーすなわち NVO として扱われる。また、運送品にいわゆる受益利益を保有することになり、フォワーダーの免許の趣旨に反する。

実際人が、フォワーダーを荷送人の請負業者とみなしがちなのは、前述のような配慮を殊さらしないことが多く、実質的にフォワーダーの広義のフォワーダーすなわち NVO への転化が進んでいることを物語るものといえよう。

注(1) New York Foreign Frgh. F. B. Ass'n v. FMC, *supra*.

(2) 46 U. S. C. § 841 b.

(3) Atl. and Gulf/West Coast v. U. S., 94 F. Supp. 138 (S. D. N. Y., 1951), 1951 A. M. C. 1904, Pac. W. B. Conf. v. U. S., 94 F. Supp. 649 (N. D. Cal., 1951), 1951 A. M. C. 1051, Am. Union Trans., Inc. v. River Plate and Brazil Conf. et al., 5 F. M. B. 216 (1957), Practices and Agreements of Common Carrier by Water in Connection with Payment of Brokerage or other Fees to Ocean Freight Forwarders and Freight Brokers, 7 F. M. B. 51 (1962).

(4) 46 U. S. C. § 841 b (e). 46 C. F. R. § 510. 24 (f) (1977) 参照。

(5) フォワーダーの海上運送人の側からみた機能は、海運仲立人と等しい。

(6) Freight Forwarder Investigation, etc., *supra*, pp. 345—346.

(7) 46 U. S. C. §§ 815, 816.

- (8) North American Van Lines-Ind. F. F. Lic., 14 F. M. C. 215 (1971).
- (9) York Forwarding Corp., J. B. Wood Shipping Co., Inc., 15 F. M. C. 114 (1972).
- (10) Wm. V. Caoy-Ind. F. F. Lic., 8 F. M. C. 352 (1964), Louis Applebaum-Ind. F. F. Lic., 8 F. M. C. 306 (1964), 1966 A. M. C. 802.
- (11) 497 F. 2d 1053 (8th Cir., 1974), 1974 A. M. C. 1360. Sequoia Forwarders Co., Ind. F. F. Lic., 16 S. R. R. (Shipping Regulations Report (Pike and Fisher)) 1053 (FMC, 1976) も事情は本件と同じであり、フォワーダーの独立性は認められた。
- (12) Bolton and Mitchell Inc. —Ind. F. F. Lic., 15 F. M. C. 248 (1972), *recon. den.*, 16 F. M. C. 284 (1975) 同旨, Zanelli v. FMC, 524 F. 2d 1,000 (5th Cir., 1975), 1976 A. M. C. 65.
- (13) 運送品処分権のなかには、運送取扱手数料の先取特権は含まれず、また運送取扱手数料を売買代金の10%と定めたからとて受益利益を得ることにはならない (Norman G. Jensen, Inc. v. FMC, *supra*). 46 C. F. R. § 510. 21 (1) (1977) 参照。
- (14) 46 C. F. R. § 510. 22 (c) (1977).
- (15) Misclassification of Tissue Paper, Etc., 4 F. M. B. 483 (1954). Ullman, Gerald H., *The Ocean Freight Forwarder, the Exporter and the Law*, 1967, p. 30 (以下, Ullman, *Forwarder* として引用.) さらに, 46 C. F. R. § 510. 23 (d) (1977) 参照のこと。
- (16) Ward v. Baltimore Stevedoring et al., 437 F. Supp. 941 (E. D. Penn., 1977), 1978 A. M. C. 965.
- (17) Hasman and Baxt-Misclassification, 8 F. M. C. 453 (1965), 1966 A. M. C. 2139.
- (18) 46 C. F. R. § 510. 23 (c) and (e) (1977).
- (19) Hasman and Baxt, *supra*, p. 2143.
- (20) 46 U. S. C. § 815. 具体例としては, Samuel Kaye — Collection of Brokerage/ Misclassification, 5 F. M. B. 385 (1958), Louis A. Pereira—Collection of Brokerage 5 F. M. B. 400 (1958) がある。
- (21) Equality Plastics, Inc. and Leading Forwarders Inc., 17 F. M. C. 217 (1974).
- (22) — F. Supp. — (S. D. N. Y., 1978), 1978 A. M. C. 1203.
- (23) 46 C. F. R. § 510. 23 (d) and (e) (1977).
- (24) Ullman, *Forwarder*, p. 30.
- (25) 46 C. F. R. § 510. 23 (f) (1977). 保険ブローカーの保険料支払義務について定め

る1906年英国海上保険法 (The Maritime Insurance Act, 1906) 第54条1項はこの点で参考になる。

- (㉞) その具体例は, Ullman, *Forwarder*, Appendix D p. 117, Murr, *supra*, p. 605 ならびに Koninklijke Nedlloyd v. Uniroyal, Inc, 1977 A. M. C. 1746, pp. 1751—1752 にみられる。
- (㉟) Murr, *supra*, p. 33.
- (㊱) Ullman, *Forwarder*, p. 14. 46 C. F. R. § 510. 23 (G) (1977) は, 荷送人の許諾なしに荷送人の指図人式で振出された為替手形, 小切手, 倉庫証券にフォワーダーが裏書, 譲渡することを禁じている。
- (㊲) 46 C. F. R. § 510. 23 (e) (1977) 参照。
- (㊳) 陸上運送のケースであるが, Southern Pacific Trans. Co. v. Campbell Soup Co., 455 F. 2d, 1219 (8th Cir., 1972).
- (㊴) 433 F. Supp. 121 (S. D. N. Y., 1977), 1977 A. M. C. 1746.
- (㊵) 同旨, Compania Anonima Venezolana de Navegacion v. Mandry, 171 F. Supp. 290 (E. D. La., 1959), 1959 A. M. C. 1039 (本件では, 荷送人が破産したことをもって, フォワーダーは運送貨支払の義務を免れえないと判決されている。) 第一ないし第二の事情がなければ, 荷送人は依然として運送貨支払義務を負う。例えば, Alcoa S. S. Co., v. Comfort Spring Co., 170 F. Supp. 548 (D. Md., 1959), 1959 A. M. C. 1017, Lavino Shipping v. Marante Fwdg., 1977 A. M. C. 222 (E. D. Fla., 1976). なお, 3 C. J. S. Agency § 243 参照のこと。D. J. Hill, *Agents with Special Responsibility*, J. Bus. L. (April 1964) 304 をも参照のこと。
- (㊶) Hellenic Lines, Ltd, v. Alexander Pach, Inc., 20 Misc. 2d 160 (N. Y. City Ct., 1967), 192 N. Y. S. 2d 660, 1967 A. M. C. 1672, Farrell Lines, Inc. v. Titan Industrial Group, 306 F. Supp. 1348 (S. D. N. Y., 1969), 1969 A. M. C. 1412, *aff'd* 419 F. 2d 835 (2nd Cir., 1969), 1969 A. M. C. 2503, *cert. den.*, 397 U. S. 1042, 1971 A. M. C. 813 (1970). 本文中の判例と同じ趣旨の判例として, Alcoa S. S. Co. v. Graver T. and M. Co., 124 N. Y. S. 2d 77 (N. Y. City Ct., 1953), 1953 A. M. C. 844 および Compania Anonima Venezolana de Navegacion v. A. J. Perez Export Co., *infra* がある。
- (㊷) 49 U. S. C. § 1 et seq.
- (㊸) 381 F. 2d 546 (10th Cir., 1967).
- (㊹) 同旨の判例としては, Crancer v. Lowden, 315 U. S. 631 (1942), T. and M. Transp. Co. v. S. W. Shattuck Chemical Co., 158 F. 2d 909 (10th Cir., 1947), U. S. v. Associated Air Trans., Inc., 275 F. 2d 827 (5th Cir., 1960), Empire Petroleum Co., v. Sinclair Pipeline Co., 282 F. 2d 913 (10th Cir., 1960),

- Atchison, T. and S. F. Ry. Co. v. Bouziden, 307 F. 2d 230 (10th Cir., 1962) などがあり、傍論だが同旨のことが *Compania Anonima Venezolana de Navegacion v. A. J. Perez Export Co.*, *infra* において述べられている (pp. 695—696)。
- (37) *supra*, p. 549.
- (38) 303 F. 2d 692 (5th Cir., 1962), 1962 A. M. C. 1710, *cert. den.*, 371 U. S. 942 (1962), 1963 A. M. C. 281.
- (39) Ullman, *Forwarder*, p. 16.
- (40) Southern Pacific Transp. Co. v. Campbell Soup Co., *supra* ならびに Missouri Pacific Railroad Co. v. National Milling Co., 276 F. Supp. 367 (D. N. J., 1967) は、運送賃率の差別的適用が行われているとの徴表が何らなければ立法政策上の考慮をひっこめるべきことを明らかにしている。しかし、海上運送人に虚偽の表示をして運送賃の割引を得ていたのであれば、賃率どおりの運送賃を支払う責任をフォワーダーと荷送人は連帯して負う (*Dampskibs, Torm A/S v. P. L. Thomas Paper Co.*, 26 A. D. 2d 347 (N. Y. City Ct., 1965), 274 N. Y. S. 2d 601, 1966 A. M. C. 396.
- (41) Murr, *supra*, pp. 49—50.
- (42) Caterpillar Overseas v. S/S Havtroll, 333 F. Supp. 783 (S. D. N. Y., 1972), 1972 A. M. C. 241.
- (43) Ullman, *Forwarder*, p. 5.
- (44) 46 C. F. R. § 510. 24 (a) 違反。
- (45) Orient Mid-East Lines v. Bowen, 458 F. 2d 572 (2nd Cir., 1972), 1972 A. M. C. 1509.
- (46) Ullman, *Forwarder*, p. 14.

4. 結 語

フォワーダーは、経済成長よりも運送方法の革新に左右されやすく、今日フォワーダーが注目されるのは、海上運送のコンテナリゼーション、陸上運送のトレーラ車による鉄道・自動車の複合運送 (piggy-back)、貨物専用航空機の普及ならびに大型化により、フォワーダーが複合運送の調整者として台頭してきたことに因る。また、ヨーロッパにおける複合運送業者に対応するものとして広義のフォワーダーが ICC フォワーダーとともに論じられていることに

もよる。

しかしながら、これらフォワーダーが、米国において広く陸、海、空の複合運送に進出しようとするれば、それぞれの連邦行政機関から免許を得て、いわゆる「交通サービスのデパートメント・ストア」にならなければならない。^[1] さらに、国際航空運送においては、国際航空運送協会（The International Air Transport Association, IATA）のカーゴ・セールス・エージェントの認証を得ることが必要である。しかるに、ICC と FMC の間を例にとると、それぞれの管轄下のフォワーダーの免許基準が異なるのみならず、運送賃の届出・承認の規則が異なり、海陸の複合運送賃の取扱についても調整が進んでいない。ICC と CAB についても同様のことがいえる。ここに米国のフォワーダーが直面している困難な面があらわれている。

他方、海上運送人はコンテナリゼーションを契機に、集荷方法の改善をはかり積極的にフォワーダーの分野へ進出し、複合一貫運送の体制の中へフォワーダーの業務を吸収しようとしている。^[2] すなわち、海上運送人は、自己の B/L のもとに運送される運送品につき、その旨運送賃率表（Tariff, タリフ）に明示し無料で行うのであれば、FMC フォワーダーの免許がなくともフォワーダーと同様の業務を提供することができる。^[3] また、輸入貨物の内陸運送にともなうフォワーダーの業務についても、自己の B/L のもとに運送されたものであること、タリフに明示されていることおよび無料であることの3つの条件が満たされるならば、ICC フォワーダーの免許に触れることなくフォワーダーの業務をなしうる。^[4]

さらに、広義のフォワーダーである NVO も130頁に述べたような場合には、FMC フォワーダーの免許がなくともそれと同様の業務をなし海上運送人から仲立手数料を得ることができる。そして、FMC フォワーダーの免許および NVO の登録を得ることが比較的容易であるため、自動車運送業者や ICC フォワーダーがそれらの免許や登録を得る傾向がみられ、陸上からの複合一貫運

送体制への FMC フォワーダーの業務の吸収が行われんとしている。⁽⁵⁾

FMC フォワーダーが、内陸運送業者の後見人化している ICC から ICC フォワーダーの資格・免許を得ることは容易でない。したがって、波打際の運送の調整者としての機能を充分に発揮して、FMC フォワーダーにのみ甘んじることなく海上運送品の混載業者 (consolidator) として積極的に広義のフォワーダーすなわち NVO へ転じていっているのは正しい方向といえよう。

注(1) Comment: *Intermodal Transportation and the Freight Forwarder*, 76 Yale L. J. 1360 (1967).

(2) Ullman, GERALD H., *The Role of the American Ocean Freight Forwarder in Intermodal Containerised Transportation*, 2 J. Mar. L. and Com. 625, pp. 627—1628 (1971).

(3) 46 C. F. R. § 510, 22(a) (1977).

(4) Japan Line, Ltd. v. U. S., 393 F. Supp. 131 (N. D. Cal., 1975). Ullman はこの事件におけるジャパン・ライン、日本郵船等の日本の海運会社の創意を高く評価している (Ullman, GERALD H., *Combined Transport to and from the United States*, [1976] 2 L. M. C. L. Q. 157, 158).

(5) 第2章注(17)に掲げた最初の2つの文献資料は、このことを如実に示している。このようにして、海と陸から FMC フォワーダーの業務の吸収が進むと、Revised American Foreign Trade Definitions II-F, F. O. B. (named inland point in county of importation) やあるいは C. I. F. (overland common point in the United States) は実際によりやりやすくなるであろう。